
DANSK ELBIL ALLIANCES BEMÆRKNINGER TIL KOMMISSIONENS ANBEFALINGER

v/Lærke Flader, branchechef den 7. april 2021

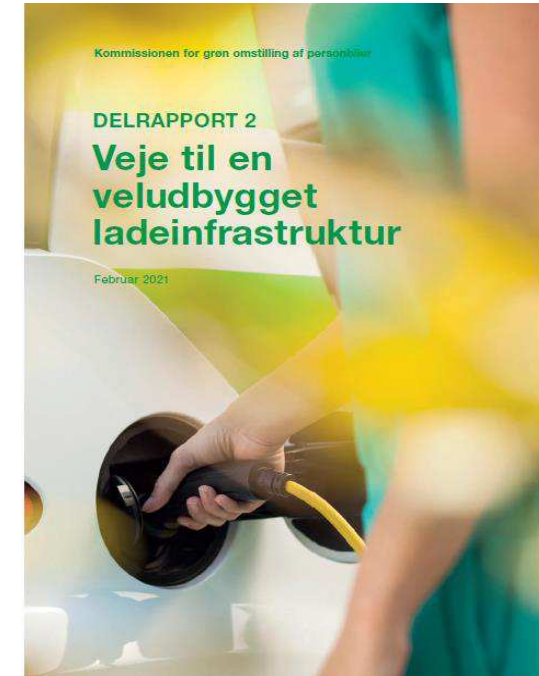


Bemærkninger til Eldrup-kommissionens rapport

Ros for god rapport – vi er enige i det meste, men vil gerne pege på to vigtige pointer:

Vores budskaber er:

1. Udrulning af offentlig ladeinfrastruktur skal gå hurtigere
2. Opladning hjemme skal være smart



1. Udrulning af offentlig ladeinfrastruktur skal gå hurtigere (1/2)

- Vi kan ikke vente til 2026 med at komme i gang langs motorvejene
- Hvis der er 1 mio. elbiler i 2030, så er der 1½ mio. elbiler i 2032 – udbygningen skal være på forkant af udviklingen, dvs. at infrastrukturen i 2030 skal stå klar til 1½ mio elbiler.

Tabel B.4

Skønnet tidsplan for udbygning af ladeinfrastruktur langs statsvejnettet

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	I alt
Antal nye lade-punkter	76	13	19	29	199	100	117	162	221	936
Akkumuleret lade-effekt, MWh	15	18	22	27	67	87	111	143	187	187
Andel af målsætning dækket (pct.) ¹⁾	51	50	51	50	100	100	100	100	100	100
Etableringsomkostninger (mio. kr.)	74	13	18	28	193	97	113	157	214	908

1. Udrulning af offentlig ladeinfrastruktur skal gå hurtigere (2/2)

- Der er brug for en **ladestanderplan**, hvor VD udpeger **flere arealer før 2026** – ellers risikerer vi, at der bliver investeret i næstbedste placeringer. Og planen bør sikre ladeinfrastruktur i 2030 til 1½ mio elbiler.
- **Udbud** skal være nøglen til udrulningen, så vi sikrer transparens og øget konkurrence – og de skal indrettes fleksibelt, så servicekravene hele tiden følger med udviklingen.
- Kommunerne skal hurtigt have lov til at lave udbud, jf. kommissionen, ellers forsinkes udbygningen – **Lovhjemmel bør vedtages inden sommer.**
- Kommunerne skal koordinere og motivere boligselskaber og virksomheder – det reducerer behovet på offentlig vej – kan ske gennem en **skærpelse af ladeinfrastrukturbekendtgørelse.**
- **Tilskud skal fokuseres**, hvor der ikke er kommercielt grundlag for ladeinfrastruktur, eller hvor der er brug for hjælp til at komme i gang.
 - ❖ Turistområder, hvor der kun er behov i højsæson
 - ❖ Boligselskaber, hvor opstilling afhænger af flertal i generalforsamlingen
 - ❖ Mindre arbejdspladser, som bliver klemte af ladeinfrastrukturbekendtgørelsen.

2. Smart fra start – lav elafgift til private, hvis de lader smart

Lav elafgift bør implementeres via bimålerordning for at sikre, at:

1. Det kan kontrolleres, at elforbruget der modtager lav elafgift rent faktisk går til at oplade en elbil.
2. En lille husstand med lavt elforbrug også kan få lav elafgift til en elbil.
3. Folk, der bor i lejlighed kan få lav elafgift til deres bil på fælles p-plads.
4. Husstande der skifter bil ofte, leaser bil i korte perioder mv. kan håndteres ift. elregninger og ikke give en masse administrativt bøvvl hos myndigheder, elhandlere mv.
5. Intelligent opladning implementeres.

Der bør være krav om smart opladning for at få adgang til lav elafgift for at sikre, at:

1. Opladningen sker når der er plads i elnettet, når der er rigeligt grøn el og når elprisen er lav.
2. Historien viser, at det ikke sker af sig selv, om end at de samfundsøkonomiske ved fleksibilitet langt overstiger omkostningen ved at skabe fleksibilitet.
3. Fremtidens net skal kunne styre efter flere og anderledes peaks end dem, vi ser i dag.
4. Danske virksomheder vil udvikle forretningsmodeller med smart opladning, som let kan skaleres og udbredes til resten af verden.

TAK FOR ORDET

- Lærke Flader, Branchechef
Tlf. +45 22 75 04 15
lfl@danskenergi.dk